

Europäisches Patentamt  
European Patent Office  
Office européen des brevets



(11) **EP 0 869 015 A1**

(12) **DEMANDE DE BREVET EUROPEEN**

(43) Date de publication:  
07.10.1998 Bulletin 1998/41

(51) Int. Cl.<sup>6</sup>: **B60C 9/18, B60C 9/02**

(21) Numéro de dépôt: 98105476.0

(22) Date de dépôt: 26.03.1998

(84) Etats contractants désignés:  
AT BE CH DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU MC  
NL PT SE  
Etats d'extension désignés:  
AL LT LV MK RO SI

(30) Priorité: 02.04.1997 FR 9704247

(71) Demandeur:  
COMPAGNIE GENERALE DES  
ETABLISSEMENTS MICHELIN-MICHELIN & CIE  
F-63040 Clermont-Ferrand Cédex 01 (FR)

(72) Inventeurs:  
• Costa Pereira, Pedro  
63000 Clermont-Ferrand (FR)  
• Denoueix, Jean-Yves  
63112 Blanzat (FR)  
• Osborne, Daniel Grier  
Greer, South Carolina 29651 (US)

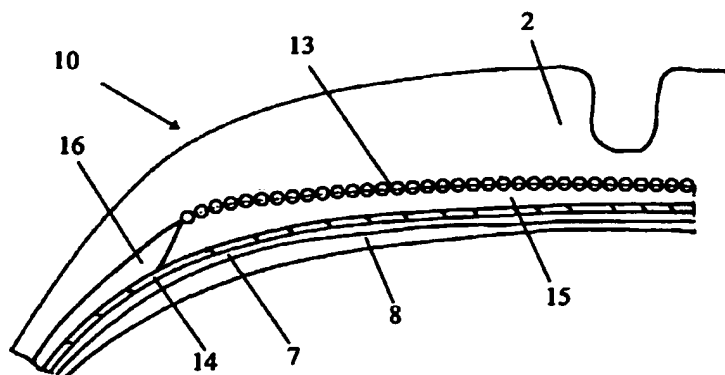
(74) Mandataire:  
Dequire, Philippe Jean-Marie Denis  
Michelin & Cie,  
Service SGD/LG/PI-LAD  
63040 Clermont Ferrand Cedex 09 (FR)

(54) **Pneumatique à armature de sommet simplifiée**

(57) Pneumatique dans lequel les gommages de liaison entre la carcasse et la nappe sommet radialement la plus proche sont constituées par une couche

unique de mélange caoutchoutique.

Fig. 2



EP 0 869 015 A1

## Description

L'invention concerne les sommets des pneumatiques et notamment les gommages de liaison en contact avec les fils de renforcement de ces sommets.

Les sommets des pneumatiques comprennent usuellement un renforcement de carcasse, un renforcement de ceinture avec usuellement au moins deux nappes de renforcement et une bande de roulement. Ces sommets sont en contact avec le sol et doivent notamment transmettre aux roues par l'intermédiaire des flancs et des bourrelets les efforts transversaux nécessaires pour guider les véhicules. Pour que le comportement routier des véhicules soit satisfaisant, il faut que les sommets aient une grande rigidité relativement par exemple aux flancs. C'est un objectif permanent d'essayer d'obtenir une telle rigidité élevée de façon simple et la plus économique possible.

Il est bien connu que les gommages de liaison des fils du renforcement de ceinture participent à l'obtention d'une rigidité élevée. C'est pourquoi, ces gommages de liaison ont usuellement un haut module d'élasticité. En revanche, les gommages de liaison des fils des carcasses ont usuellement un bas module d'élasticité parce qu'elles doivent supporter sans dommage les déformations élevées qu'elles subissent dans les flancs des pneumatiques.

D'autre part, de très nombreuses recherches sont actuellement menées pour diminuer la consommation d'essence des véhicules routiers. Dans ce but, on cherche à concevoir des pneumatiques ayant une résistance au roulement très basse tout en conservant les mêmes autres propriétés d'usure, d'adhérence, de comportement, etc. et de la façon la plus économique possible.

L'invention a pour objet un pneumatique dont la structure de sommet est perfectionnée pour faciliter son procédé de fabrication et ainsi le rendre plus économique, ainsi que pour améliorer sa qualité et ses performances.

L'invention a aussi pour objet, suivant une première variante, un mode de réalisation du pneumatique selon l'invention destiné principalement à améliorer la rigidité du sommet et, suivant une seconde variante, un mode de réalisation destiné principalement à abaisser la résistance au roulement.

Dans ce qui suit, on entend par (fil), aussi bien des monofilaments que des multifilaments, ou des assemblages comme des câbles, des retors ou bien encore n'importe quel type d'assemblage équivalent, et ceci, quels que soient la matière et le traitement de ces fils, par exemple traitement de surface ou enrobage ou préencollage pour favoriser l'adhésion sur le caoutchouc.

On entend par (couche de gomme de liaison) pour une nappe de renforcement donnée le mélange caoutchoutique en contact avec les fils de renforcement de la nappe, adhérant à ceux-ci et remplissant les interstices

entre fils adjacents. Dans la pratique industrielle courante, pour une nappe de renforcement de carcasse donnée, on utilise une même qualité de gomme de liaison pour les différentes zones du pneumatique.

On entend par (contact) entre un fil et une couche de gomme de liaison, le fait que, au moins une partie de la circonférence extérieure du fil est en contact intime avec le mélange caoutchoutique constituant de la gomme de liaison.

Par (module d'élasticité) d'un mélange caoutchoutique, on entend un module d'extension secant obtenu à une déformation d'extension uniaxiale de l'ordre de 10 % à température ambiante.

Lors d'une sollicitation sinusoïdale d'un mélange caoutchoutique, par exemple à déformation imposée,  $\epsilon^* = \epsilon_0 e^{j\omega t}$ , la réponse en régime permanent de ce mélange est elle aussi sinusoïdale et déphasée d'un angle  $\delta$ ,  $\sigma^* = \sigma_0 e^{j(\omega t + \delta)}$ . On définit un module complexe  $G^* = \sigma^* / \epsilon^* = \sigma_0 / \epsilon_0 e^{j\delta} = G' + jG''$ , avec  $\sigma$  la contrainte en MPa. On appelle (module dynamique)  $G'$  et (module dynamique de perte)  $G''$ . Le rapport  $\tan \delta = G'' / G'$  est appelé facteur d'amortissement. Les mesures sont réalisées en sollicitation de cisaillement alterné à une fréquence de 10 Hz, à une température de 60°C et à une déformation dynamique crête à crête de 10 %.

Le pneumatique selon l'invention comporte une bande de roulement prolongée par deux flancs et deux bourrelets ainsi qu'un renforcement de carcasse ancré dans les deux bourrelets. Le pneumatique est composé sous la bande de roulement au moins par un renforcement de ceinture et par le renforcement de carcasse. Ce renforcement de carcasse, sous la bande de roulement, est constitué de fils tels que :

- a) les fils du renforcement de carcasse disposés le plus vers l'intérieur du pneumatique sont en contact avec une première couche de gomme de liaison de bas module d'élasticité disposée radialement intérieurement relativement à ces fils ; et
- b) les fils du renforcement de carcasse disposés le plus vers l'extérieur du pneumatique sont en contact avec une seconde couche de gomme de liaison disposée radialement extérieurement relativement à ces fils, cette seconde couche de gomme de liaison étant aussi en contact avec les fils du renforcement de ceinture disposés radialement le plus vers l'intérieur du pneumatique.

Le pneumatique selon l'invention a l'avantage de n'avoir, sous la bande de roulement, qu'une couche de gomme de liaison unique disposée entre le renforcement de carcasse et la première nappe de sommet du renforcement de ceinture. Cela permet d'adapter la nature et les propriétés de cette couche de gomme de liaison unique en fonction de l'objectif du concepteur du pneumatique. Cela simplifie aussi la fabrication, alors que l'on a toujours considéré jusqu'à présent comme néces-

saire d'avoir une gomme de liaison spécifique pour l'imprégnation des fils du renforcement de carcasse et une autre spécifique pour l'imprégnation des fils du renforcement de la ceinture.

A titre d'exemple, on peut choisir pour cette seconde couche de gomme de liaison unique un module d'élasticité élevé, compris entre 7 et 25 MPa et de préférence entre 9 et 15 MPa.

Cela donne un sommet dont la rigidité est très élevée ce qui lui confère une excellente résistance aux vitesses élevées.

Selon une autre variante de réalisation, on peut choisir pour cette seconde couche de gomme de liaison unique un module d'élasticité bas, inférieur à 6 MPa et de préférence compris entre 2 et 5 MPa. Cela permet de diminuer l'énergie hystérétique dépensée en roulage et donc de diminuer la résistance à l'avancement du pneumatique concerne.

Dans un mode de réalisation préférentiel, on choisit un mélange très faiblement hystérétique, par exemple de valeur de facteur d'amortissement  $\tan \delta$  inférieur à 0,08.

L'invention est maintenant décrite au moyen du dessin annexé dans lequel :

- la figure 1 présente en coupe transversale partielle un sommet de pneumatique usuel ;
- la figure 2 présente en coupe transversale partielle un sommet de pneumatique selon l'invention.

A la figure 1 est présenté, en coupe transversale partielle, un sommet de pneumatique usuel. Ce sommet 1 comprend notamment une bande de roulement 2, les fils 3 de la première nappe du renforcement de ceinture avec une première couche de gomme de liaison 4 disposée radialement intérieurement relativement aux fils 3, un renforcement de carcasse constitué d'un alignement circonférentiel de fils 5 avec, sous la bande de roulement 2, une seconde couche de gomme de liaison 6 disposée radialement extérieurement aux fils 5 et une couche de gomme de liaison 7 disposée radialement intérieurement aux fils 5 ; une gomme étanche 8 appelée (gomme intérieure) se trouve le long de la paroi intérieure du sommet 1.

Il y a donc entre les fils 3 de renforcement de la première nappe du renforcement de ceinture et les fils 5 du renforcement de carcasse deux couches 4 et 6 de gomme de liaison. Ces deux couches ont usuellement des propriétés mécaniques très différentes, la couche 4 ayant un haut module d'élasticité et la couche 6 ayant un bas module d'élasticité.

La figure 2 présente en coupe transversale partielle un sommet 10 de pneumatique selon l'invention. Ce sommet 10 se caractérise par l'existence d'une seule seconde couche de gomme de liaison 15 en contact avec les fils 13 de la première nappe du renforcement de ceinture et avec les fils 14 du renforcement de carcasse. Au-delà du sommet 10, dans la zone de flanc,

les fils 14 du renforcement de carcasse sont en contact radialement extérieurement avec une troisième couche de gomme de liaison 16 d bas module d'élasticité. La séparation entre les couches 15 et 16 se situe ici exactement à l'extrémité de la nappe de renforcement du sommet. Il est toutefois possible selon le cas de décaler axialement cette limite soit vers l'extérieur soit vers l'intérieur.

Cette structure de sommet a donc l'avantage de présenter une couche de gomme de liaison de moins ce qui facilite la fabrication du pneumatique et diminue son coût.

Des pneumatiques 185/65 R 14 ont été réalisés avec les configurations suivantes :

- le témoin A comprenait un sommet avec deux couches 4, 6 de gomme de liaison entre les fils 5 du renforcement de carcasse et les fils 3 du renforcement de ceinture, une couche 6 de bas module d'élasticité (2,5 MPa) en contact avec les fils 5 et une couche de gomme de liaison 6 de haut module d'élasticité (13 MPa) en contact avec les fils 3 du renforcement de ceinture ;
- le pneumatique B avec une seule couche de gomme de liaison 15 entre les fils 14 du renforcement de carcasse et les fils 13 du renforcement de ceinture, cette gomme de liaison 15 ayant un haut module d'élasticité (13 MPa) ;
- le pneumatique C similaire au pneumatique B, mais avec la gomme de liaison unique 15 ayant un bas module d'élasticité (2,5 MPa).

Les résultats des essais ont montré une amélioration de rigidité longitudinale et transversale de l'ordre de 5 %, pour le pneumatique B relativement au témoin A, ainsi que de meilleures performances en tests de clivage et de résistance à haute vitesse, en revanche une déchéance en résistance à l'avancement à été enregistrée.

Le pneumatique C relativement au témoin a présenté un gain de l'ordre de 2 % en résistance à l'avancement.

Ces essais montrent l'intérêt de pouvoir ajuster la rigidité et l'hystérésis de la couche de gomme de liaison unique entre le renforcement de carcasse et la première nappe du renforcement de ceinture en fonction de l'objectif du concepteur du pneumatique.

Pour réaliser les différents pneumatiques selon l'invention, il est très avantageux de les confectionner sur un noyau rigide imposant la forme de sa cavité intérieure. On applique sur ce noyau, dans l'ordre requis par l'architecture finale, tous les constituants du pneumatique, qui sont disposés directement à leur place finale, sans subir de conformation à aucun moment de la confection. Cette confection peut notamment utiliser les dispositifs décrits dans le brevet EP 0 243 851 pour la pose des fils du renfort de carcasse et EP 0 264 600 pour la pose des gomme caoutchoutiques. Le pneu-

matique peut être moulé et vulcanisé comme exposé dans le brevet US 4 895 692.

Les pneumatiques selon l'invention peuvent comporter un renforcement de carcasse composé d'un seul alignement circonférentiel de fils ancrés dans les deux bourrelets du pneumatique, dans ce cas les fils du renforcement de carcasse sont en contact radialement extérieurement avec la couche de gomme de liaison unique, comme on l'a décrit. Ces pneumatiques peuvent aussi comporter un renforcement de carcasse composé de plusieurs alignements circonférentiels de fils ancrés dans les deux bourrelets. Dans ce cas, seuls, bien entendu, les fils appartenant à l'alignement circonférentiel disposé radialement le plus à l'extérieur du pneumatique sont en contact avec la couche de gomme de liaison unique.

#### R revendications

1. Pneumatique comportant une bande de roulement (2) prolongée par deux flancs et deux bourrelets, un renforcement de carcasse ancré dans les deux bourrelets, le pneumatique étant composé sous la bande de roulement (2) au moins par un renforcement de ceinture et par le renforcement de carcasse, ledit renforcement de carcasse étant constitué de fils (14), dans lequel, sous la bande de roulement :
  - a) les fils (14) du renforcement de carcasse disposés le plus vers l'intérieur du pneumatique sont en contact avec une première couche de gomme de liaison de bas module d'élasticité (7) disposée radialement intérieurement relativement auxdits fils (14) ; et
  - b) les fils (14) du renforcement de carcasse disposés le plus vers l'extérieur du pneumatique sont en contact avec une seconde couche de gomme de liaison (15) disposée radialement extérieurement relativement auxdits fils (14), ladite seconde couche de gomme de liaison (15) étant aussi en contact avec les fils (13) du renforcement de ceinture disposés radialement le plus vers l'intérieur du pneumatique.
2. Pneumatique selon la revendication 1, dans lequel la seconde couche de gomme de liaison (15) disposée radialement extérieurement relativement auxdits fils (14) du renforcement de carcasse disposés le plus vers l'extérieur du pneumatique a un haut module d'élasticité.
3. Pneumatique selon la revendication 2, dans lequel un mélange de haut module d'élasticité a un module d'élasticité compris entre 7 et 25 MPa.
4. Pneumatique selon la revendication 3, dans lequel un mélange de haut module d'élasticité a un module d'élasticité compris entre 9 et 15 MPa.
5. Pneumatique selon la revendication 1, dans lequel la seconde couche de gomme de liaison (15) disposée radialement extérieurement relativement auxdits fils (14) du renforcement de carcasse disposés le plus vers l'extérieur du pneumatique a un bas module d'élasticité.
6. Pneumatique selon l'une des revendications 1 à 5, dans lequel la ou les couches de gomme de liaison de bas module d'élasticité (7, 15) ont un module d'élasticité inférieur à 6 MPa.
7. Pneumatique selon la revendication 6, dans lequel la ou les couches de gomme de liaison de bas module d'élasticité (7, 15) ont un module d'élasticité compris entre 2 et 5 MPa.
8. Pneumatique selon l'une des revendications 5 à 7, dans lequel la seconde couche de gomme de liaison de bas module d'élasticité (15) disposée radialement extérieurement relativement aux fils du renforcement de carcasse disposés le plus vers l'extérieur du pneumatique a une valeur de facteur d'amortissement  $\tan \delta$  inférieure à 0,08.
9. Pneumatique selon l'une des revendications 1 à 8, dans lequel les fils (14) du renforcement de carcasse disposés le plus vers l'extérieur du pneumatique sont en contact, dans la zone des flancs, avec une troisième couche de gomme de liaison (16) disposée radialement extérieurement de bas module d'élasticité.

Fig. 1

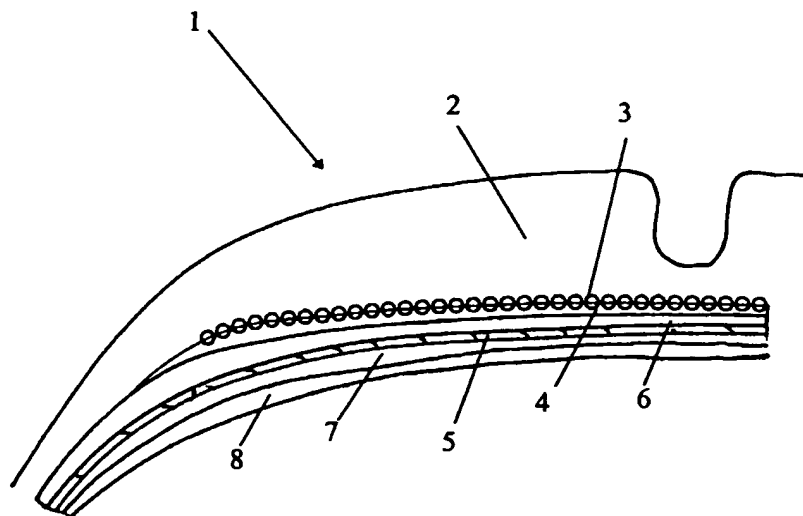
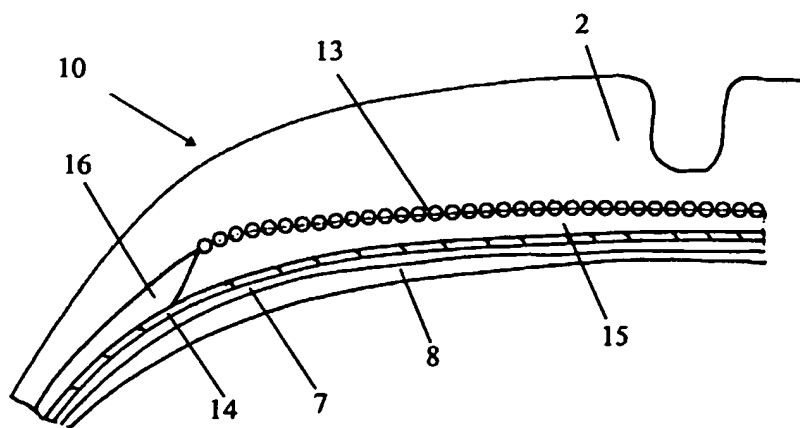


Fig. 2





Office européen  
des brevets

# RAPPORT DE RECHERCHE EUROPEENNE

Numéro de la demande  
EP 98 10 5476

DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS			
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes	Revendication concernée	CLASSEMENT DE LA DEMANDE (Int.Cl.8)
A	DE 10 39 382 B (CONTINENTAL) * colonne 4, ligne 9 - ligne 38; revendications; figure *	1	B60C9/18 B60C9/02
A	EP 0 705 717 A (SUMITOMO RUBBER IND) 10 avril 1996 * revendications; figures *	1	
A	BE 679 109 A (SOCIETE FRANCAISE DU PNEU ENGLEBERT S.A.) 16 septembre 1966 * revendications; figures *	1	
A	EP 0 620 129 A (SUMITOMO RUBBER IND) 19 octobre 1994 * revendications; figure 1 *	1	
			DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (Int.Cl.6)
			B60C
Le présent rapport a été établi pour toutes les revendications			
Lieu de la recherche <b>LA HAYE</b>		Date d'achèvement de la recherche <b>6 juillet 1998</b>	Examineur <b>Baradat, J-L</b>
CATEGORIE DES DOCUMENTS CITES		T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet antérieur, mais publié à la date de dépôt ou après cette date D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons & : membre de la même famille, document correspondant	
X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : arrière-plan technologique O : divulgation non-écrite P : document intercalaire			

EPO FORM 1503 03/82 (P4/C02)